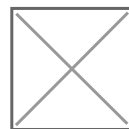


Giao thông Hà Nội: Quy hoạch phải đi trước một bước

05:52 26/10/2013

5 năm qua, g

5 năm qua, giao thông Hà Nội đã có những bước đột phá. Dẫu vậy, Thủ đô vẫn cần có một chiến lược dài hơi, đặc biệt là quy hoạch kịp thời để phát triển giao thông bền vững. Đó là nội dung mà TS. Đào Ngọc Nghiêm (ảnh), Phó chủ tịch Hội Quy hoạch phát triển đô thị Hà Nội trao đổi với phóng viên Thương hiệu và Công luận.



Gần đây, Hà Nội đã giảm thiểu nhiều điểm ùn tắc giao thông nội đô và có những đột phá về giao thông nông thôn. Ông suy nghĩ ra sao về kết quả này?

Sau nhiều giải pháp đưa ra, có thể nói, 7 cây cầu sắt của Hà Nội đã giải quyết được vấn đề ùn tắc giao thông nội đô. Tuy nhiên, về lâu dài chúng ta cần tính đến chiến lược dài hơi hơn đó là có giao thông liên kết, có đường trên cao, có đường ngầm dưới mặt đất...

Chúng ta đã hoàn tất quy hoạch 401 xã về nông thôn mới. Trong đó, có yêu cầu là phải xác định các tuyến đường cơ bản để gắn kết giữa nông thôn và thành thị, phát triển đô thị. Đến nay, đã có một số tuyến đường, một số cây cầu nối gần Thủ đô với các vùng lân cận, thúc đẩy giao thương.

Vậy, chiến lược dài hơi cho giao thông Hà Nội bao gồm những gì?

Giao thông Hà Nội là vấn đề rất lớn, vì vậy cần phải có cái nhìn dài hạn để phát triển cho hợp lý. Trước hết, phải đảm bảo cơ sở pháp lý về quy hoạch giao thông. Chúng ta đã có quy hoạch chung Thủ đô, quy hoạch về kinh tế - xã hội tổng thể đến năm 2015... nhưng cần phải có quy hoạch về giao thông Hà Nội. Trước đây, đã có quy hoạch về giao thông

Hà Nội - được Thủ tướng phê duyệt, nhưng sau khi Hà Nội mở rộng, cũng cần quy hoạch để Thủ tướng phê duyệt, việc này cấp bách, phải làm ngay.

Trong quy hoạch giao thông, có nhiều vấn đề cần quan tâm. Trước hết là đất dành cho giao thông, hiện mới chỉ có khoảng 10% quỹ đất. Trong tương lai, cần phải phấn đấu đạt 20%. Thứ hai, phải đảm bảo được mối quan hệ giữa Thủ đô với các vùng xung quanh. Thứ ba, cần phải xem xét về tỷ trọng giao thông một cách hợp lý. Bởi hiện nay, giao thông công cộng như xe bus khối lượng lớn, đường sắt đô thị... còn chiếm tỷ trọng rất thấp... Vấn đề này, chúng ta đã đặt ra 20 năm trước, nhưng đến nay, phần lớn vẫn trông chờ vào hỗ trợ từ nước ngoài.

Vậy nên cần có cơ chế, chính sách khuyến khích xã hội hóa để giao thông công cộng phát triển. Một vấn đề nữa đó là vai trò, ý thức của người dân tham gia giao thông. Hà Nội đã đặt ra vấn đề về văn hóa giao thông, nhưng có vẻ như vấn đề này mới chỉ đề cập trên các phương tiện truyền thông, chứ chưa được người dân chú ý.

Ông đánh giá như thế nào về thuận lợi và khó khăn khi giải quyết vấn đề giao thông Thủ đô?

Chúng ta có thuận lợi rất lớn như Luật Thủ đô, nhưng luật này chưa được đưa vào thực tế cuộc sống. Luật Thủ đô quy định các con đường qua Hà Nội phải phù hợp với quy hoạch chung của Hà Nội, đây là nét đặc thù. Ngoài ra, việc mở đường theo quy hoạch là do HĐND quyết định mức bồi thường và có quyền buộc giải phóng mặt bằng. Đây là cơ hội cho giao thông Hà Nội phát triển. Đến nay, Luật Thủ đô đã có tác dụng, tuy nhiên, chúng ta vẫn chưa rà soát để phát huy lợi thế.

Trong thời gian qua, dư luận nói nhiều đến việc quy hoạch không theo kịp giao thông dẫn đến phát triển không đồng bộ. Ý kiến của ông về vấn đề này?

Khi chúng ta làm đường thì phải gắn với kiến trúc, cảnh quan hai bên đường... Để xây dựng giao thông tốt, bền vững, cần đẩy nhanh quy hoạch đi trước một bước, nếu không thì lại xảy ra tình trạng không đồng bộ.

Bên cạnh đó, cần xã hội hóa các công trình giao thông. Vấn đề này, các nước đã làm từ lâu rồi. Vừa qua, chúng ta đã xã hội hóa xe bus, vậy thì cần tiếp tục đẩy mạnh xã hội hóa các vấn đề khác của giao thông (Đà Nẵng đã làm rất tốt). Chúng ta nên có cơ chế thoáng hơn nữa về đầu tư xã hội hóa các công trình giao thông ở Hà Nội.

Xin cảm ơn ông!

Anh Minh (Thực hiện)